

COMERCIO ENTRE MÉXICO Y LAS CIUDADES HANSEÁTICAS EN 1842

POR ROSAURA HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ

A mediados del siglo xiv algunas ciudades alemanas del Mar del Norte se agruparon bajo el nombre de Deutsche Hanse para administrar mejor el comercio no sólo en el Báltico sino en la Europa central y meridional.

Por necesidades administrativas, se formaron cuatro distritos cuyas capitales eran: Colonia, Brunswick, Lübeck, y Danzig.¹ La tercera de ellas llevó el liderazgo por muchos años.

El distrito del cual Lübeck era cabecera, comprendía entre otras, las ciudades de Hamburgo, Bremen, Lunebourg, Kiel y Wismar.

Entre las ciudades capitaneadas por Colonia se anotan las principales de los Países Bajos tales como Utrech, Middelbourg y Amsterdam que pronto diversificaron sus intereses de la Hansa separándose de ella en 1472 con Amsterdam a la cabeza.²

La Hansa dominó el comercio europeo durante los siglos xiv y xv pero, al finalizar éste surgieron competidores que contribuyeron a minar su unidad.

Con el descubrimiento de América y las rutas marítimas hacia Oriente, nuevas potencias comerciales empezaron a formarse: Portugal, Holanda, Inglaterra. El comercio mundial que hasta entonces había sido controlado por dos grandes bloques, las ciudades hanseáticas en el norte y las italianas en el Mediterráneo, sufrió un cambio que vino a perjudicar a la Hansa que empezó a perder su monopolio de especiería de la India.

También cooperó a su decadencia la rivalidad entre las

¹ *Dictionnaire Universel Théorique et pratique du Commerce et de la navigation*. Paris, 1863. 2ª Ed. 2 vols. t. II, p. 18.

² *Op. cit.*, p. 18.

ciudades del Mar del Norte y del Báltico. Pronto Lübeck ya no fue capaz de dirigir y controlar tan inmenso mercado.

Brujas y Amsterdam convertidas en rivales poderosas de la Hansa la desplazaron de sus mercados, a los cuales llegaban las valiosas mercaderías de las Indias Occidentales y de América, pues Amsterdam se convirtió en el puerto intermediario entre España y el Báltico.³

Perdido este comercio, la Hansa enfocó sus intereses hacia Francia y Portugal. Con este último país consiguió, a principios del siglo xvi, privilegios considerables para la importación de madera destinada a construcciones marítimas.⁴

En acelerada decadencia, la Hansa aprovecha cualquier oportunidad para adquirir nuevamente preponderancia; si bien estos intentos le costaron no pocos disgustos. Las dificultades de carácter político-religioso entre los Países Bajos y España durante la segunda mitad del siglo xvi, permitió a la Hansa entablar negociaciones en Cádiz y Sevilla, los dos puertos más importantes para el comercio con América, buscando siempre los nexos más cercanos al Nuevo Continente.

Durante el siglo xvii continuó la desintegración de la Hansa y para 1699 únicamente permanecían dentro de su confederación seis ciudades: Hamburgo, Bremen, Lübeck, Danzig, Brunswick y Colonia.⁵

El siglo xviii abrió nuevas perspectivas al comercio europeo en América. El contrabando y la piratería tendían a desaparecer transformándose en comercio legal mediante tratados con España.

El tratado de Utrech permitió a Inglaterra obtener el monopolio del comercio de esclavos y el navío de permiso a la feria de Cartagena llevando quinientas toneladas de mercadería, que significaron mucho para el comercio legal. Por supuesto, el contrabando no se abandonó y los holandeses condujeron las mercaderías indianas a los Países Bajos.

El siglo xix trajo nuevos acontecimientos que favorecieron al comercio mundial, como la teoría económica del libre cambio, además de la independencia de las colonias inglesas y españolas.

³ Lacourt-Gayet, Jaques, *Historia del Comercio*, B. Aires, 1954, 3 vols. t. II. pp. 157-158.

⁴ *Dictionnaire Universal... du Commerce et de la navigation*, t. II. p. 18.

⁵ Batres de López Garduño, Gracia. *Historia del Comercio México*, 1963, p. 69.

La Hansa, que observó de lejos el comercio de América desde su descubrimiento, no había podido intervenir directamente tanto por la disgregación de sus ciudades que durante la primera década del siglo se habían reducido a tres: Hamburgo, Bremen y Lübeck, cuanto por la política española. Las dos primeras dirigieron sus operaciones comerciales hacia el Nuevo Mundo en tanto que la tercera las enfocó a Suecia, Rusia y el Báltico. Pero todas permanecían unidas y sus barcos navegaban con bandera hanseática.

Durante las tres primeras décadas del siglo XIX, las ciudades hanseáticas intentaron reorganizar el comercio, y el mismo Napoleón I en su recorrido por Europa, propició la Confederación del Rin en la cual buscóse la manera de aprovechar la unión mercantil que, si no dio los resultados que Napoleón esperaba, sí contribuyó a la posterior unidad alemana.

Bajo la dominación napoleónica el comercio de Hamburgo se redujo al mínimo, sus habitantes soportaron contribuciones onerosas y, gracias a su incansable trabajo, pudieron recuperar su marina mercante.

El gobierno de Hamburgo se modificó dictándose una constitución que organizó al Estado en la siguiente forma: el senado ejercía el poder ejecutivo; la burguesía el legislativo, y los ancianos formaban una tercera potencia a la cual deberían someterse las leyes antes de pasar a la discusión de la burguesía.

Con este sistema gubernativo, Hamburgo fue reconocida en 1815 por el acta del Congreso de Viena, como Estado libre e independiente y a la vez parte integrante de la confederación germana.⁶

Más tarde, a mediados de siglo, motines populares obligaron a estas ciudades a cambiar su forma de gobierno, de la oligarquía poderosa que las había gobernado durante siglos, a un sistema liberal que las acercó más a la unidad alemana.⁷

La política europea, por su parte, colaboró a modificar el panorama comercial, con nuevos intentos de asociaciones. El Zollverein o unión aduanera surgida en 1833 por la necesidad de presentar un frente económico libre de impuestos in-

⁶ *Dictionnaire Universel du Commerce de la banque et des manufactures*. París, 1850. 4^a Ed. 2 vols. t. II. pp. 6-7.

⁷ Baldwin, Marshall Whithed, Hayes, Carlton. N. H. y otros *History of Europe*. The Macmillan Company, N. York, U. S. A. 3^a Ed. 1957, pp. 763-64.

ternos, agrupó a Brunswick y a Francfort unificando sus aduanas. Prusia, por su parte, agrupó a Baviera, Sajonia y otras provincias y buscó salida al mar, pero se negaron a dársela Bremen y Hamburgo que no formaron parte del Zollverein.

Para estas fechas se había establecido ya comercio con América encabezado por Hamburgo, primero con los Estados Unidos en 1828 y después con México en 1833, obteniendo muy considerables ventajas como veremos adelante.

El interés que nuestra república despertó en el comercio mundial nace desde su auge minero durante el virreinato. La exportación, tanto de metales preciosos como de materias primas, dio siempre una enorme ganancia a los comerciantes europeos quienes enviaron al Nuevo Mundo productos manufacturados de los cuales sacaron tres o cuatro veces su valor: telas de algodón, tintas de Sajonia y Suiza, objetos de metal, tijeras, joyas falsas, dedales y cristalería alemanas.

Durante los primeros años del virreinato el comercio de México fue celosamente guardado por la monarquía española, primero los Austrias le negaron a Europa toda posibilidad de comercio directo con sus dominios, pero, con el advenimiento de los Borbones, los productos de las Indias españolas quedaron más al alcance del comercio internacional gracias a la Real Pragmática que Carlos III lanzó en 1778.

Por medio de este documento se declaró el "comercio libre" y se autorizó a las colonias a abrir más puertos a la navegación, se abolió el sistema de flotas, la introducción de productos extranjeros fue en aumento. Sólo hubo una excepción en este documento: Nueva España, que tardó ocho años en obtener permiso de la metrópoli para el tráfico mundial.

La "libertad de comercio" que la metrópoli otorgó tanto a los habitantes de Nueva España como a los extranjeros, dio sus frutos. Los monopolios empezaron a tambalearse, puesto que con el sistema de flotas se limitó el número de barcos, de puertos y de lugares, situación que ofrecía a los ricos mercaderes la oportunidad de acaparar las mercaderías.

Todo el cargamento de la flota se estancaba en la feria de Jalapa durante año y medio, tiempo en el cual tanto mercaderes extranjeros como nacionales hacían sus transacciones.

El valor de las mercaderías de cada flota era apreciado por el Oidor de la Audiencia de México, señor Eusebio Ventura Beleña, de diez y seis a veinte millones de pesos, monopolizados por diez, doce o veinte comerciantes ricos, valorizándose

las transacciones de cien mil a más de dos millones de pesos. El resultado de esto era el encarecimiento de consumos y precios que reportaban beneficios únicamente a una clase social: la de los comerciantes ricos.⁸

La libertad de comercio mejoró la situación pero quedaban aún muchas restricciones y el comercio de las colonias españolas con Europa continuábase haciendo fuera de la ley. Los piratas ingleses y holandeses se encargaron de ello y Amsterdam fue receptáculo de los botines.

La política internacional española se reflejó en el comercio y en ocasión de estar en guerra España e Inglaterra, los comerciantes de Cádiz solicitaron permiso para trasladar efectos no prohibidos en buques nacionales o extranjeros procedentes de puertos españoles o de potencias neutrales. Una real cédula lo autorizó el 18 de noviembre de 1797, pero fue derogada dos años después en vista de que los beneficios habían sido para países enemigos en detrimento de España y sus colonias de América.⁹

La primera década del siglo XIX empezó con grandes ventajas para el comercio libre, pues se autorizaron a casas comerciales establecidas en los Estados Unidos (Filadelfia, Nueva York, Boston y Baltimore), despachar mercaderías a Veracruz, La Habana, Caracas, Montevideo, siempre bajo pabellón neutral y sin restricciones de números de barcos y clases de mercaderías.

Los resultados de estas medidas de emergencia fueron la introducción a Nueva España de gran cantidad de mercaderías extranjeras y salida de metales, grana, añil y vainilla.

El consulado de México protestó indicando que estas medidas perjudicaban al comercio novohispano porque si se tomaba a La Habana como puerto principal para la introducción de mercaderías extranjeras, los habaneros y otros mercaderes fomentaban el comercio ilícito perjudicando a la industria peninsular y colonial.¹⁰

Con motivo de la invasión napoleónica a la península ibé-

⁸ Chávez Orozco, Luis. *Informe del oidor de la Audiencia de México, don Eusebio Ventura Belaña, al virrey Conde de Revilla Gigedo*. Apud. *Colección de documentos para la historia del comercio exterior de México*. México, 1954, t. IV, p. 98.

⁹ Chávez Orozco, Luis. Introducción a *La libertad del comercio en la Nueva España en la Segunda Década del siglo XIX*. Archivo Histórico de Hacienda. Vol. I. Sría. de Hda. y Crédito Público, Méx. 1943.

¹⁰ Chávez Orozco, op. cit. *Comunicación del Real Consulado de México*, 1º de junio de 1811. Vol. I. pp. 11 a 25.

rica, Inglaterra se convirtió en aliada de España y aprovechó la ocasión para negociar un tratado de comercio que fue discutido en las Cortes de Cádiz. Don Joaquín Maniau, diputado por Nueva España opinó lo siguiente: que declarar comercio libre con Inglaterra y abrir puertos francos a esta nación en España y América sería la ruina de la metrópoli y sus colonias ya que la primera, ocupada en la guerra contra los franceses, no podría vigilar ni competir contra el inglés en cuanto a comercio; y que, en cuanto a las colonias, carentes éstas de marina mercante y de industria eran fácil presa a la especulación inglesa sin la menor esperanza de poder competir con ella.

Además, veía el señor Maniau otro problema: si las colonias españolas hiciesen su independencia, Inglaterra tendría que hacer tantos tratados como naciones nuevas surgieran, mientras que si España mantenía la hegemonía, sólo se entendería con ésta. Consideraba también que para las colonias era más ventajoso mantenerse unidas, formar una marina mercante común para impedir el acceso directo de buques ingleses a ellas, lo que haría más fácil el comercio.¹¹

El monto del comercio ilícito, calculado por el comerciante veracruzano don José Ma. Quiroz para el año de 1817, llegaba a sesenta y dos millones de pesos dando a la nación una pérdida anual de más de quince millones por concepto de extracción de oro, plata, grana y añil, además de los derechos de entrada e internación de otros productos.¹²

Independizado México, nuestros primeros años como nación libre fueron de constante agitación. A pesar de ello, en la década de los cuarenta hubo un gran movimiento económico cuyo dirigente fue don Lucas Alamán.

Fundó primero el Banco de Avío cuya existencia, si bien efímera (1831 a 1842) contribuyó a despertar el interés, tanto gubernamental como privado, por el desarrollo de la industria y el comercio de nuestro país.

Las naciones europeas que veían en México un magnífico campo a sus inversiones y tráfico comercial, se apresuraron a firmar tratados comerciales con la joven nación. Inglaterra, Francia y Holanda, cuyos intereses mercantilistas son bien conocidos, fueron de las primeras.

¹¹ Chávez Orozco, *op. cit.*, pp. 28-42.

¹² Chávez Orozco, *op. cit.*, p. 74.

El príncipe de Sajonia hizo lo mismo teniendo como intermediaria a la Legación Mexicana cerca de S. M. Británica, representada por don Manuel Eduardo de Gorostiza.

El tratado comprendía la libertad de comercio recíproco, la seguridad para los ciudadanos de ambas partes siempre y cuando se sometieran a las leyes del país donde hicieran sus operaciones. Tendrían como base para realizar su comercio las facilidades otorgadas a los demás extranjeros que consistían en poseer bienes, venderlos, llevarse el producto de ellos, estar exentos del servicio militar, no ser molestados por causas religiosas y tener garantías para sepultar a sus muertos.

Este documento, firmado en Londres en 1831 por el representante mexicano y el de Sajonia, señor Jacobo Calgoum, fue ratificado en México al año siguiente por el Presidente de la República don Anastasio Bustamante y su Ministro de Relaciones, don Lucas Alamán. Sirvió de base para el que firmó nuestro país una década más tarde con las ciudades hanseáticas.¹³

El hecho de que Hamburgo, Bremen y Lübeck se interesaran por el comercio de nuestro país confirma el empeño de Europa por obtener mercados americanos con los cuales las ciudades hanseáticas seguramente pensaron en rehacer su legendario poderío comercial.

La antesala para llegar a México fueron los Estados Unidos a donde los barcos hanseáticos transportaban una cantidad considerable de pasajeros (en 1834 Bremen llevó 12,581 individuos repartidos entre Baltimore, Nueva York, Filadelfia y Nueva Orleans).¹⁴

En 1833 Hamburgo había desplazado a México veinte barcos y Bremen tres. El panorama se presentó halagador y se concertó un tratado comercial. Como México no tenía relaciones diplomáticas con aquellas ciudades, el tratado se firmó con la intervención del cónsul de ellas en Londres y el representante mexicano ante Su Majestad Británica.

Puede observarse en el documento que las condiciones eran muy ventajosas para las ciudades hanseáticas ya que, si el tratado menciona buques pertenecientes a ellas que reciban todas las ventajas, en reciprocidad las embarcaciones mexica-

¹³ Dublán, Manuel y Lozano J. Ma. *Legislación Mexicana*. Méx. 1876-1890, t. II, pp. 491-494.

¹⁴ *Dictionnaire Universel du commerce de la banque et des manufactures*. París, 1850. t. I, pp. 106-107.

nas serían recibidas en iguales circunstancias en los puertos hanseáticos. Esto, naturalmente fue imposible. Nuestra marina mercante difícilmente cubría el tráfico de cabotaje, menos, mucho menos, podía llegar hasta las costas del Báltico...

Las materias sujetas a comercio, eran las que ambas partes consideraban de comercio legal. México acababa de dar a luz su arancel de aduanas de 30 de abril de 1842, en que reglamentó el cargamento de buques en país extranjero y la llegada de éstos a puertos mexicanos.

Sin embargo, las ciudades hanseáticas no estaban autorizadas a realizar el comercio de escala ni el de cabotaje, reservados exclusivamente a buques nacionales. A pesar de esto, se autorizaba a los ciudadanos hanseáticos (y en reciprocidad a los mexicanos) a comerciar al por mayor, por sí mismos o por sus agentes. Abrir tiendas y comerciar al menudeo también les estaba permitido siempre y cuando se sujetaran a las leyes mexicanas.

Aun cuando el comercio mexicano produjese ganancias considerables, había que precaverse de los trastornos que pudieran ocasionar las constantes asonadas militares. Para ello se previno que los ciudadanos hanseáticos quedaran exentos de servicio militar y sus propiedades garantizadas en caso de guerra.

Pero no solamente en el campo material pidieron garantías, sino también en el espiritual, pues siendo la religión católica la única tolerada en México, los protestantes hanseáticos quisieron practicar la suya libremente en el país adonde, por asuntos mercantiles, residirían algunos de sus ciudadanos, cuyos cuerpos había que resguardar también después de la muerte, asegurándoles un sitio donde sepultarlos y la garantía de que sus tumbas y funerales no serían molestados bajo ningún pretexto.

Doce años debería estar en vigor este curioso tratado que, autorizado primeramente por Anastasio Bustamante y después por Antonio López de Santa Anna, fue ratificado en México y Londres.

Si el tratado con México no produjo los resultados deseados, es indudable que favoreció a la creación en 1847, de la línea naviera Hamburg Amerika Line, cuyos barcos mercantes constituían el tres por ciento de las embarcaciones extranjeras que llegaban a México. A pesar de ser pequeño este porcentaje, en 1856 Alemania alcanzó el tercer lugar en las importaciones de México con la cantidad de 1,860,000.00 pesos

fuertes. Los primeros lugares fueron ocupados por Inglaterra y Francia.¹⁵

Santa Anna, en las postrimerías de su último gobierno (15 de agosto de 1855), ratificó otro tratado con Prusia, Sajonia y los miembros de la Liga Aduanera. A pesar de que este gobierno fue derrocado, su política comercial encontró apoyo en Ignacio Comonfort, Presidente interino, que surgió de las filas revolucionarias de Ayutla y quien mandó circular dicho tratado en enero de 1856.¹⁶

La unión política de Alemania tardaría algunos años pero podemos considerar a las ciudades hanseáticas y a la Liga Aduanera como pioneras en las relaciones comerciales entre México y Alemania.

¹⁵ Lerdo de Tejada M. *El comercio exterior de México desde la Conquista hasta hoy*. (1853.) Méx. 1853, vol. I, p. 1.

¹⁶ Dublán y Lozano, *Legislación Mexicana*, t VIII pp. 21-29.



DOCUMENTOS

Biblioteca Nacional
Col. de Tratados
845
LAF.

Ministerio de
Relaciones Exteriores
y Gobernación

El Exmo. señor Presidente Provisional de la República, se ha servido expedir el decreto que sigue:

“Antonio López de Santa Anna, General de División, Benemérito de la Patria y Presidente Provisional de la República Mexicana, a todos los que los presentes vieren sabed:

Que habiéndose concluido y firmado en Londres el día 7 de abril del año de 1832, un Tratado de amistad, navegación y comercio entre esta República y las ciudades libres y Anseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo, por medio de plenipotenciarios de los gobiernos de las partes contratantes, autorizados debida y respectivamente al efecto, cuyo tratado es del tenor siguiente.

En el nombre de la Santísima Trinidad

El Vicepresidente de los Estados Unidos Mexicanos, por una parte y el Senado de la ciudad Libre y Anseática de Hamburgo (cada uno de los Estados por sí separadamente), por la otra, animados igualmente del deseo de facilitar y promover por cuantos medios sean posibles el comercio y la navegación de los respectivos países y sus ciudadanos, y convencidos de que nada podrá contribuir al logro de tan importante objeto, con el establecimiento y arreglo de sus relaciones sobre la base de justicia y reciprocidad, han convenido concluir un tratado de amistad, navegación y comercio; al efecto han nombrado sus plenipotenciarios, a saber: El Vicepresidente de los Estados Unidos Mexicanos al Exmo. señor don Manuel Eduardo de Gorostiza, su Ministro Plenipotenciario cerca de su Majestad británica; y el Senado de la Ciudad libre y Anseática de Bremen, y el Senado de la Ciudad libre y Anseática de Hamburgo, al señor Santiago Colguhoun, su agente y Cónsul general cerca del Ilustre gobierno de su magestad el rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda,

quienes después de haberse comunicado mutuamente sus plenos poderes, y hallándolos en buena y debida forma, han acordado y concluido los artículos siguientes.

ARTÍCULO I

Habrá entre los Estados Unidos Mexicanos y sus ciudadanos, y las Repúblicas libres y Anseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo, y sus ciudadanos, amistad, buena inteligencia y libertad recíproca de comercio.

ARTÍCULO II

Cada una de las partes contratantes, podrá nombrar cónsules para la protección del comercio, que residan en los territorios de la otra parte; pero antes que ningún cónsul funcione como tal, deberá ser aprobado y admitido en la forma acostumbrada por el Gobierno a quien se dirige; y cualquiera de las partes contratantes puede exceptuar de la residencia de cónsules, aquellos puntos particulares en que no tengan por conveniente admitirlos.

Los agentes diplomáticos, y los cónsules mexicanos, gozarán en los dominios de las Repúblicas Anseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo de todos los privilegios, exenciones e inmunidades concedidas o que se concedieren a los agentes de igual rango de la nación más favorecida. Y del mismo modo, los agentes diplomáticos y cónsules de las Repúblicas Anseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo en los Estados Unidos Mexicanos, gozarán conforme a la más exacta reciprocidad, todos los privilegios, exenciones e inmunidades que se conceden, o en adelante se concedieren a los agentes diplomáticos y cónsules mexicanos en los dominios de las Repúblicas Anseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo.

ARTÍCULO III

En consideración a la limitada extensión de los territorios de las Repúblicas de Lübeck, Bremen y Hamburgo, y de la íntima unión de comercio y navegación existente entre estas repúblicas, se ha estipulado y convenido, que todo buque con pabellón de una de estas repúblicas y que se reconozca pertenecer exclusivamente a uno o a varios ciudadanos o súbditos de la una o de la otra, y cuyo capitán sea también ciudadano o súbdito de la una o de la otra, será tenido y considerado para los objetos de esta comisión, como buque perteneciente a Lübeck, Bremen o Hamburgo; y recíprocamente todo buque con bandera mexicana, y que pertenezca exclusivamente a uno o a varios ciudadanos mexicanos o súbditos

de México, y cuyo capitán sea también mexicano o súbdito de México, será tenido y considerado para todos los objetos de esta comisión como buque mexicano; y se conviene además, que todo buque mexicano que vaya directamente con su cargamento a los puertos de Lübeck, Bremen o Hamburgo (de cualquiera país que proceda), o sucesivamente, será considerado para estos mismos objetos bajo el pie de un buque anseático que navegue con su cargamento entre estos puertos.

ARTÍCULO IV

Se estipula además que todo buque hábil para navegar, según las condiciones fijadas en el artículo precedente, deberá estar provisto de un registro, pasaporte o carta de seguridad firmada por la persona debidamente autorizada al efecto (cuya forma se comunicará mutuamente por las partes contratantes) en la cual se especificará, según las leyes de cada país, el nombre, la ocupación y residencia del propietario, del cargamento, las dimensiones y todas las otras circunstancias que comprueben la nacionalidad del buque.

ARTÍCULO V

Se estipula igualmente que se permitirá a los cónsules respectivos el derecho de representación siempre que se pruebe que un artículo del arancel se ha estimado en más de su valor, y que sus representaciones se tomarán en consideración en el término más corto posible, sin que de esto resulte ningún retardo para la expedición de las mercancías.

ARTÍCULO VI

Los derechos de toneladas, de fano, de puerto, práctico, salvamento y otras cargas locales, serán en todos los puertos de Lübeck, Bremen y Hamburgo, para los buques mexicanos, exactamente los mismos que se pagan en los mismos puertos por los buques de la nación más favorecida; y del mismo modo, dichos derechos serán en todos los puertos de México para los buques de Lübeck, Bremen y Hamburgo, absolutamente los mismos que los pagados en dichos puertos por la nación más favorecida.

ARTÍCULO VII

A contar desde la fecha y después de esta época, los buques de Lübeck, Bremen y Hamburgo, que entren en los puertos de México,

o que salgan de éstos, y los buques mexicanos que entren en los puertos de Lübeck, Bremen o Hamburgo, o salgan de ellos, no estarán sujetos a otros ni mayores derechos que los que están actualmente, o podrán ser en lo sucesivo impuestos a los buques de la nación más favorecida, a su entrada en estos puertos o a su salida.

ARTÍCULO VIII

Todas las mercancías y objetos de comercio que puedan ser legalmente introducidas de cualquiera otro país en buques de Lübeck, Bremen o Hamburgo, y todas las mercancías y objetos de comercio que puedan ser legalmente exportadas de los puertos de México para cualquier otro país en buques de la nación más favorecida, podrán ser igualmente exportadas para cualquiera otro país en buques de Lübeck, Bremen y Hamburgo, y todas las mercancías y objetos de comercio que puedan ser legalmente introducidas de cualquiera otro país en los puertos de Lübeck, Bremen o Hamburgo, por buques de las naciones más favorecidas, o que puedan ser exportadas de los mismos puertos por dichos buques, lo podrán ser igualmente por buques mexicanos.

ARTÍCULO IX

Todas las mercancías y artículos de comercio cuya entrada en los puertos de Lübeck, Bremen o Hamburgo, sea permitida, serán exactamente sujetos a los mismos derechos y a las mismas formalidades requeridas para la importación, ya sean introducidas por los buques de la nación más favorecida, o por los buques mexicanos; y se concederán por todas las mercancías y objetos de comercio cuya salida de los puertos de Lübeck, Bremen y Hamburgo sea permitida, los mismos premios y devoluciones de derechos y ventajas, sea que la exportación se haga en buques pertenecientes a la nación más favorecida o en buques mexicanos. La misma reciprocidad será observada en los puertos de México con relación a todas las mercancías y objetos de comercio que sean legalmente importadas o exportadas en buques pertenecientes a las dichas Repúblicas de Lübeck, Bremen o Hamburgo.

Se ha convenido además, que cuando el Gobierno de México ponga el pabellón de la nación cualquiera bajo el mismo pie que el nacional, las mismas ventajas serán concedidas al pabellón de Lübeck, Bremen y Hamburgo, y recíprocamente los mismos privilegios serán en tal caso concedidos al pabellón mexicano en los dichos puertos anseáticos que aquellos de que goce el pabellón nacional.

ARTÍCULO X

En consecuencia de la libertad de navegación y comercio que por este tratado se estipula recíprocamente, los ciudadanos de las ciudades anseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo, podrán entrar con sus buques en los puertos, radas y anclajes del territorio mexicano que estén abiertos al comercio extranjero, y en donde puedan entrar ya, o entren algún día, los ciudadanos y buques de las naciones más favorecidas.

Otro tanto podrán verificar los ciudadanos y buques mexicanos con respecto a los puertos, radas y anclaje de los territorios anseáticos que estén abiertos al comercio extranjero, en donde puedan entrar ya, o entren algún día, los ciudadanos y buques de las naciones más favorecidas.

En el derecho de entrar en todos los lugares, puertos y anclajes mencionados en el presente artículo *no* está comprendido el de poder hacer el comercio de escala *ni* el privilegio de hacer el de cabotage, que están reservados a los buques nacionales.

ARTÍCULO XI

También en consecuencia de esta misma libertad de navegación y comercio, los ciudadanos de cada una de las altas partes contratantes podrán libremente residir en el territorio de la otra, alquilar casas y almacenes, viajar, traficar por mayor y según los usos de los países respectivos, transportar producciones y monedas y dirigir sus propios negocios por sí mismos o por medio de sus agentes, como mejor les convenga, conformándose, sin embargo, a las leyes y reglamentos locales.

En caso de que una de las partes contratantes se hallase en estado de guerra en tanto que la otra fuese neutral, se ha convenido que todo lo que la parte beligerante hubiese estipulado con otras potencias de ventajoso al pabellón neutral, servirá de regla entre México y las ciudades anseáticas.

A fin de evitar toda mala inteligencia con respecto a lo que debe ser considerado como de contrabando militar, se ha convenido (sin separarse por eso del principio general arriba mencionado) en limitar la definición a los artículos siguientes: cañones, morteros, fusiles, pistolas, granadas, salchichones, cureñas, correajes, pólvora, salitre, cascos, balas, picos, espadas, alabardas, sillas, arneses y demás artículos fabricados para el uso de la guerra.

ARTÍCULO XII

Aunque por el contexto del artículo precedente, los ciudadanos y súbditos de las altas partes contratantes no puedan abrir tiendas ni ejercer esta especie de comercio al menudeo, el gobierno mexicano declara además, que concede a los ciudadanos de las ciudades anseáticas, en tanto que su propia legislación se lo consienta, la facultad de abrir tienda y de ejercer esta especie de comercio al menudeo, con tal de que aquéllos se sujeten a las condiciones que las leyes y reglamentos locales impondrán al efecto a los súbditos o ciudadanos de las naciones las más favorecidas. Se ha convenido además, que si otros privilegios han sido o fuesen concedidos a otras naciones en cuanto al modo o manera de ejercer el comercio al menudeo, los ciudadanos anseáticos deberán gozar de los mismos privilegios. Los gobiernos anseáticos declaran a su vez, que los súbditos y ciudadanos mexicanos gozarán por lo que respecta al comercio al menudeo, de toda la latitud que las leyes y reglamentos locales conceden a los naturales de las naciones las más favorecidas, aun en el caso en que estas naciones no estuviesen sujetas a la reciprocidad.

ARTÍCULO XIII

Además se ha convenido mutuamente que en ninguno de los estados de las altas partes contratantes, se establecerán otras ni mayores derechos sobre alguna propiedad personal de los ciudadanos de cada una de ellas respectivamente en el transporte de sus propiedades fuera del territorio de estos estados (sea en caso de herencia de estas propiedades, o de algún otro modo) que los que son o fueren pagados en cada estado, sobre las mismas propiedades cuando son transportadas por un ciudadano de este estado respectivamente.

ARTÍCULO XIV

Los habitantes de los dichos países hallarán respectivamente en el territorio del otro, una constante y completa protección en sus personas y propiedades, tendrán un libre y fácil acceso a los tribunales de justicia para la prosecución y defensa de sus derechos, serán libres de emplear en cualquiera circunstancia los abogados, procuradores o agentes de todas clases que juzguen a propósito; en fin, gozarán en este respecto los mismos derechos y privilegios concedidos a los nacionales.

ARTÍCULO XV

En todo lo concerniente a la policía de los puertos, carga y descarga de los buques, seguridad de las mercancías, bienes y efectos, los habitantes de los dichos países estarán respectivamente sujetos a las leyes y estatutos del territorio en que residan. Estarán sin embargo, exentos de todo servicio militar forzoso; sus propiedades no serán sujetas por otra parte a otras cargas, requisiciones o impuestos, que los que paguen los nacionales.

ARTÍCULO XVI

Para la completa seguridad del comercio entre los ciudadanos de las altas partes contratantes, se ha convenido que si desgraciadamente hay alguna interrupción de las relaciones amistosas, y que se efectuó algún rompimiento entre las altas partes contratantes, se concederá a los comerciantes que residan en las costas seis meses, y un año a los que se hallen en el interior, para arreglar sus negocios y disponer de sus propiedades, y que se les dará un salvoconducto para que puedan embarcarse en los puertos que estimen conveniente. Todos los que están establecidos en los territorios respectivos de las dos altas partes contratantes en el ejercicio de algún tráfico u ocupación especial, tendrán el privilegio de permanecer en ellos y de continuar su tráfico u ocupación en los dichos países, sin turbarles en el goce completo de su libertad y propiedad, mientras que se conduzcan pacíficamente, y no cometan ofensa alguna contra las leyes; y sus bienes y efectos de cualquiera especie que sean, no serán confiscados ni sujetos a otras cargas o impuestos que los que se establezcan sobre los efectos o bienes pertenecientes a los ciudadanos nativos de los territorios respectivos en que residan los dichos ciudadanos; del mismo modo, ni las deudas entre particulares ni los fondos públicos, ni las acciones de compañías serán jamás confiscadas o detenidas.

ARTÍCULO XVII

Se ha estipulado y convenido igualmente que cualesquiera que sean los privilegios o inmunidades que hayan sido concedidos, o puedan en lo futuro, concederse, a la nación más favorecida tocante a comercio y navegación, los mismos privilegios e inmunidades se juzgarán ser concedidos a los ciudadanos de las altas partes contratantes y a sus propiedades, con tal de que por su parte llenen las condiciones de reciprocidad estipuladas.

ARTÍCULO XVIII

Los ciudadanos de las repúblicas libres y anseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo, residentes en los Estados Unidos Mexicanos, gozarán en sus casas, personas y bienes de la protección del Gobierno; y continuando en la posesión en que están, no serán inquietadas, incomodadas, ni molestadas de modo alguno a causa de su religión, con tal que respeten la del país donde residen, así como su constitución, leyes y costumbres.

Continuarán gozando completamente del privilegio que ya les está concedido, de enterrar en lugares destinados al efecto, los ciudadanos de las repúblicas libres y anseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo, que fallezcan en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, y no se molestarán los funerales, ni los sepulcros de los muertos por ningún pretexto ni motivo. Los ciudadanos de México residentes en las repúblicas libres y anseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo, gozarán de sus casas, personas y propiedades de la protección del Gobierno, y se les permitirá el libre ejercicio de su religión, sea en público o en privado, en sus casas o en las iglesias y en los lugares destinados al culto.

ARTÍCULO XIX

Las altas partes contratantes se reservan el derecho de concluir estipulaciones adicionales a fin de facilitar y extender aún más de lo comprendido en la presente convención, las relaciones comerciales de sus ciudadanos respectivos, de sus estados y territorios, según el principio de ventajas recíprocas o equivalentes a la naturaleza de los casos; y después de la conclusión de un artículo o artículos, cualesquiera, entre las dichas partes contratantes para llevar a efecto estas estipulaciones, se conviene que el artículo o los artículos que puedan concluirse de este modo en lo venidero, serán considerados como parte de la presente convención.

ARTÍCULO XX

La presente convención continuará en vigor durante doce años, y pasado este término, hasta la conclusión de doce meses después que el gobierno de los Estados Unidos de México, por una parte; y uno u otro de los gobiernos de las repúblicas libres y anseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo, por la otra, hayan anunciado al otro su intención de terminarla: cada una de las altas partes contratantes se reserva el derecho de hacer a la otra la conveniente

declaración al fin de los *doce* años arriba mencionados; y queda convenido que a la conclusión de doce meses después que la declaración de una de las altas partes contratantes haya sido recibida por la otra, esta convención, y todas las estipulaciones comprendidas en ella, cesarán de ser obligatorias por parte de los estados que den o reciban esta declaración; bien entendido que esto no impedirá el que continúen todas en amistad y buena inteligencia como estuvieron hasta entonces, y los que deben durar hasta que llegue el caso (lo que Dios no permita) de una guerra. También se entiende y conviene, que si una o varias de las dichas repúblicas anseáticas a la conclusión de *doce años*, contados desde la fecha, den o reciban la declaración de la propuesta cesación de esta convención, la dicha convención continuará no obstante en pleno vigor y efecto para las otras repúblicas o república que no hubiese dado ni recibido aquella declaración.

ARTÍCULO XXI

El presente tratado será ratificado, y las ratificaciones serán canjeadas en Londres en el término de ocho meses, o más pronto si posible fuere.

En fe de lo cual los plenipotenciarios lo han firmado y sellado con sus sellos respectivos en Londres, el siete de abril del año de gracia de mil ochocientos treinta y dos.

(L. S.) M. E. de Gorostiza (L. S.) J. Colguhoum.

Por lo tanto, después de haber visto y examinado dicho tratado, y de haberlo aprobado el Congreso Nacional, lo he ratificado, aceptado y confirmado, en virtud de la facultad que me conceden las leyes constitucionales, y por los presentes lo ratifico, acepto y confirmo, y prometo observar y hacer observar fielmente todo lo que en él se contiene, sin permitir que se contravenga en manera alguna. En fe de lo cual, lo he firmado de mi mano, mandándolo sellar con el sello de la Nación, y refrendar por el Oficial Mayor primero del Ministerio de Relaciones Exteriores, encargado de su despacho, en el Palacio Nacional de México a los treinta días del mes de abril del año del Señor de mil ochocientos cuarenta y uno, vigésimo primero de la Independencia de la República.—Anastasio Bustamante.—José María Ortiz Monasterio.

DECLARACIÓN DE LOS PLENIPOTENCIARIOS DE LA
REPÚBLICA MEXICANA DE LAS
CIUDADES ANSEÁTICAS

Declaración de los plenipotenciarios de la República Mexicana de las ciudades anseáticas.

Los plenipotenciarios de los Estados Unidos Mexicanos y de las ciudades anseáticas que han firmado el tratado de amistad, comercio y navegación entre estas repúblicas que tiene la fecha de este día, deseando igualmente prevenir todo motivo ulterior de duda o mala interpretación sobre el espíritu y la letra de los artículos tercero y quinto del dicho Tratado (aunque no crean que esto pueda suceder) han convenido, sin embargo, en declarar, como declaran en el presente protocolo:

1º Que el tenor del artículo tercero que fija las condiciones de la nacionalidad de los buques respectivos, deja intacto el derecho incontestable, que posee y se reserva cada una de las partes contratantes, de alterar o modificar en lo venidero, si esto le conviene, las condiciones de nacionalidad de sus propios buques mercantes.

2º Que el artículo quinto no concede recíprocamente a los cónsules mexicanos y anseáticos otros, ni mayores derechos, prerrogativas o inmunidades, que los que están o serán concedidos en los mismos Estados a los cónsules de las naciones más favorecidas; y

3º Que aunque las reclamaciones de los cónsules deben con arreglo al artículo quinto ser tomados en consideración en el más corto término, de esto no se sigue que las partes contratantes deban alterar o violar el orden económico judicial ya establecido para el conocimiento de los asuntos mercantiles. Hecho y firmado por los plenipotenciarios arriba citados. Londres siete de abril de mil ochocientos y treinta y dos:

(L. S.) M. E. Gorostiza.

(L. S.) J. Colguhom.

Es copia literal, que certifico de la declaración anexa al tratado de amistad, navegación y comercio concluida entre esta República y las ciudades anseáticas. México, 30 de abril de 1841. El Oficial

Mayor Primero del Ministerio de Relaciones Exteriores, encargado de su despacho.—José María Ortiz Monasterio.

Por tanto, y habiendo sido igualmente aprobado, confirmado y ratificado el referido Tratado y declaración anexa, por los Presidentes Burgomaestres de los altos Senados de las ciudades anseáticas en decretos fechados en Lübeck, Bremen y Hamburgo a 16, 22 y 26 del mes de octubre de 1841, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio Nacional de México a 27 de junio de 1842.—Antonio López de Santa Anna.—*José María de Bocanegra*, Ministro de Relaciones Exteriores y Gobernación.”

Y lo traslado a V. para su inteligencia y fines correspondientes.

Dios y libertad, México, 27 de junio de 1842.

BOCANEGRA

pp. 74 a 79.